Dictionnaire des corsaires et des pirates

Ouvrage publié sous la responsabilité éditoriale
de Guy Stavridès

CONCEPTION : BLEU T

ISBN : 978-2-271-07702-8

Dictionnaire des corsaires et des pirates

Sous la direction de Gilbert Buti et Philippe Hrodej

CNRS EDITIONS

15, rue Malebranche – 75005 Paris

laisse présumer sinon des profits tout au moins la confiance des « participes ».

La course tropézienne ne ressemble pas à la grande course pratiquée par les marins de Bayonne, de Nantes ou de Saint-Malo : pas de coups d'éclat ou d'opérations flamboyantes dans les espaces océaniques ou caraïbes. Il s'agit ici d'une petite course côtière comme on en trouve en d'autres petits ports méditerranéens ou non. Montés sur des bâtiments de moins de 50 tx, ces corsaires ne s'éloignent guère du littoral. À partir de points stratégiques connus – îlots, calanques, criques –, ils interceptent le trafic côtier, chassent et rançonnent les caboteurs qui passent à proximité. Les résultats de ces actions sont difficiles à connaître. Les calculs sont d'autant plus délicats à effectuer que de nombreux paramètres nous échappent : armement et mise hors, amortissement, état du bâtiment, durée réelle des opérations… Néanmoins, sous des apparences modestes, nous percevons parfois, au détour d'un procès ou d'autres enregistrements, quelques belles opérations. Ainsi, en octobre 1686, l'État royal réclame aux héritiers de Jean Coste, de Jacques Martin et de Jean Caussemille, qui ont participé au financement de l'armement en course du capitaine Honoré Roux de 1638, plus de 60 000 l-t provenant de la prise de deux tartanes espagnoles. Les héritiers refusent de payer la somme requise car « il s'agit d'une prise faite par un particulier et à laquelle S. M. n'a nul droit. » Nous ne connaissons pas la suite de l'affaire mais le montant annoncé, pour le compte de l'État et non contesté par les héritiers, signale assurément une belle prise. Des litiges sont parfois plus étonnants, comme cette plainte enregistrée à la suite de la confiscation, en 1707 par le commandant de la citadelle Paillet, de l'argent et autres effets provenant de la prise de cinq bateaux de Nice effectuée par le capitaine corsaire Claude Moisson avec la mise au cachot de prisonniers. Le gain est quelquefois indirect. Le capitaine Cessy, qui a repris aux Anglais un bâtiment chargé de bois, reçoit, en 1781 par décision ministérielle, une gratification de 300 l-t – soit environ 3 à 4 mois de salaire – et autant à partager pour son équipage.

Ces gains, inégaux et délicats à chiffrer, ne sauraient masquer les campagnes infructueuses et périlleuses. Le patron Joseph Guirard est capturé par les corsaires de Tripoli en 1728, tandis que le capitaine Jean-Charles Olivier est tué par les forbans en 1791. Ces risques n'en découragent pas certains : Félix Pérou, pris par les Barbaresques en 1708, repart en course en 1712, malgré la menace d'une nouvelle « esclavitude en terre infidèle. » Faut-il y voir le signe de l'attractivité financière de la course ou l'attitude d'un patron résigné à cette activité en période difficile ? Assurément, comme à Saint-Malo, mais en changeant d'échelle, on peut parler de « loterie-corsaire. »

Gilbert Buti

☛ BART, *BAYONNE*, BRUNY, *CALAIS*, *DUNKERQUE*, *NANTES*, ROUX, *SAINT-MALO*, SIBILLE

SALÉ (XVIIe et XVIIIe siècles)

Au cours du XVIIe et du XVIIIe siècle, Salé, avec son activité portuaire, reste le principal foyer marocain de l'armement en course. Situé sur le littoral atlantique, sur la rive gauche de la rivière du Bouregreg, à 50 lieues seulement du détroit de Gibraltar, il devient dès le début du XVIIe siècle une terre d'asile pour quelques milliers d'immigrés venus notamment de la péninsule Ibérique. L'attachement de ces derniers à la patrie perdue, édits d'expulsion à la suite des textes promulgués entre 1609 et 1614, explique largement leurs visées politiques, militaires et économiques. Le désir de se venger des Espagnols les a poussés à investir leurs capitaux dans l'armement corsaire. La rentabilité des razzias maritimes ne tarde pas à attirer également une foule de personnes étrangères à la région, notamment les pirates, pour la plupart anglo-saxons, de La Mamora. Salé accueille également un nombre non négligeable de renégats (Portugais, Espagnols, Hollandais et Français), en quête de lucre et de

gloire et dont le concours en matière nautique est inégalable. Parmi les plus redoutables sur mer figure un groupe de Hollandais dont le célèbre Morat-Raïs. D'autres renégats se distingueront par leur bravoure : 'Alî Baudry, Mohammad Hâj Candîl ou Roussay, d'origine française, l'anglais Chafar, des Portugais tel que Cha'bân-raïs, etc. Certains parmi ces islamisés se voient confier les plus hautes charges administratives en constituant la corporation dirigeante de Salé. À l'apport de ces immigrés d'origine européenne, s'ajoute celui des capitaines issus des autres pays du Maghreb, comme 'Omar El-Hâdj, corsaire tunisien qui s'établit à Salé ou encore Mohamed Turkî et Yahyâ Trabelsî.

La course salétine attire aussi un grand nombre de ruraux à la recherche de pain et de travail qui se ruent sur une ville en plein essor. Le bassin de recrutement s'élargit ainsi progressivement aux montagnards. L'attraction du « commerce de mer » se traduit par l'intégration constante d'hommes nouveaux au sein de la société corsaire. Grâce à cet important mouvement migratoire, Salé se lance dans le monde tumultueux de la course, poursuivant ainsi les gloires réalisées depuis un siècle par ses confrères méditerranéens de Tétouan, Alger, Tunis et Tripoli. Cette évolution coïncide avec la crise du commerce saharien et la désagrégation politique du Maroc consécutive à la mort du sultan Al Mansur en 1603, auquel s'ajoute l'effacement progressif de la présence ibérique sur le littoral atlantique marocain ouvrant ainsi de nouvelles perspectives aux petits ports qui reprennent vie et participent activement à l'essor de la course salétine : Safi, Azemour, Agadir, etc. L'insécurité sur mer, due aux guerres européennes du XVIIe siècle, a sans nul doute permis aux Salétins, comme aux autres corsaires maghrébins, d'exercer à loisir leurs activités. La réussite de Salé et l'expansion du théâtre des opérations corsaires s'expliquent également par les moyens matériels mis en place. Les corsaires peuvent en effet bénéficier du savoir-faire européen qui leur permet de transformer les techniques de leur navigation. Dès le début du XVIIe siècle, un Hollandais de Dordrecht, du nom de Simon Danser, enseigne aux Algérois, en 1606, la manière de construire des voiliers à phares carrés, en usage dans l'Atlantique, et de les manœuvrer. Néanmoins, son apport est plus efficace à Salé que dans les autres repaires corsaires du Maghreb du fait de son ouverture sur l'Atlantique.

Les Salétins se servent de différentes sortes de navires ronds, mais ils maintiennent l'usage des navires longs. Les types de bateaux qui reviennent le plus souvent dans les documents de l'époque sont : les brigantins, les chébecs, les polacres, les frégates à voiles latines. La flotte corsaire conserve longtemps des bancs de vogue et l'usage des avirons comme moyens auxiliaires pour faciliter l'évolution et la manœuvre des navires ainsi que pour entrer et sortir des ports : la pratique des chenaux de sortie ou d'accès au mouillage reste très délicate. Les navires salétins disposent de deux qualités : la vitesse et la légèreté. La première est à la base de l'efficacité des opérations. Les razzias maritimes dépendent essentiellement de la *mobilité* tant pour l'attaque que pour la dérobade. Les navires sont généralement munis de deux mâts, ayant, comme le note avec raison Jean-Baptiste Estelle, consul de la nation française à Salé, une voilure disproportionnée par rapport à la coque. La deuxième qualité est la *légèreté*. L'existence de la barre à l'embouchure du Buregreg, comme dans la plupart des rivières marocaines, est la raison déterminante de la légèreté et de la petitesse des navires qui calent, en plus, dans peu d'eau à cause du manque de fond du port. À côté de ces caractéristiques techniques, l'armement corsaire de Salé utilise des équipages pléthoriques, notamment pour l'abordage où la supériorité numérique est une arme essentielle. Le ratio moyen effectif-tonnage est en moyenne de l'ordre de 1,60 homme par tonneau, un taux exceptionnellement élevé : « Les équipages des navires sont toujours nombreux et c'est par

cet endroit que leurs abordages sont toujours à craindre», écrit le chevalier d'Arvieux vers 1670. Outre ces caractéristiques, le logement et les vivres nécessaires à l'équipage embarqué sont réduits au minimum. L'espace restreint dont on dispose est généralement réservé à l'installation des pièces de canon et à l'approvisionnement en poudre et munitions. Les corsaires de Salé, constate le commissaire français Louis de Gastines en 1680, «n'ont dans leurs vaisseaux aucun coffre, ni bransle, ni embarras quelconques». Tout est sacrifié à la vitesse et à la puissance offensive. On le voit, le nombre de marins requis par les corsaires est tout à fait considérable et l'on comprend l'afflux vers Salé de quantité de gens attirés par la course. La disparité du recrutement finit par constituer une véritable «mosaïque ethnique». Ce caractère composite affecte Salé comme les autres cités corsaires du Maghreb. Les équipages connaissent un brassage culturel et ethnique.

Salé est aussi un lieu de construction navale. Pour développer et renouveler la flottille, les armateurs salétins ont recours à la construction neuve. Cet effort concerne les navires d'important tonnage (entre 100 et 250 tx), comme ceux de faible tonnage (moins de 100 tx). Plus de la moitié de la flottille corsaire qui opère en 1669 est fournie par les chantiers de Salé. Mais, dès les premiers succès de la course, une deuxième solution s'est offerte, à savoir la reconversion de certains navires de prise en navires corsaires dès qu'ils répondent aux exigences en matière de vitesse et en tirant d'eau. Sur les neuf navires composant la flotte corsaire en 1669, cinq sont des prises: c'est le cas, par exemple, de navires français, telle une frégate des Sables d'Olonne de 6 canons et 60 tx, capturée le 16 août 1668, ou un flibot de 50 tx et 4 canons, pris en 1669 et réarmé la même année en course. La flotte est également alimentée par quelques achats aux Nordiques qui concourent énergiquement à l'armement des corsaires malgré l'embargo que l'autorité papale jette sur les produits d'intérêt stratégique à destination des États barbaresques. Pour ce qui est de l'importance numérique de la flotte, elle reflète l'évolution de l'ensemble de la course à Salé. Elle culmine avec la première grande poussée qui correspond à la naissance de la «République» en 1627, lorsque Salétins et Tétouanais réussissent à aligner jusqu'à 60 unités. Mais les sources font ressortir par la suite une diminution constante du nombre des bâtiments au cours du XVIIe siècle, ce qui est dû, d'abord, à des facteurs d'ordre politique, liés à l'instabilité que la région a connue tout au long du siècle, et à l'attitude des nouveaux maîtres du pays face à la course qui devient un quasi-monopole sultanien à la fin du XVIIe et au début du XVIIIe siècle; puis à des conditions climatiques marquées par une succession d'années de sécheresse, particulièrement au milieu du XVIIe siècle et en 1678; enfin, à des raisons techniques, du fait de la pénurie en matériel et en hommes. Sans oublier la situation militaire avec les interventions fréquentes des puissances maritimes européennes en représailles aux entreprises corsaires et qui se soldent par la capture ou la perte d'un bon nombre de bâtiments de la flotte. En 1649, entre juin et octobre, six navires salétins et deux de leurs prises sont capturés ou détruits par les vaisseaux d'une escadre hollandaise commandée par Joris Van Cats. Les pertes dépassent 400 hommes: 240 Salétins, 7 renégats et 38 esclaves dont 33 ont été tués. Plus de 600 Salétins sont capturés au cours de l'été 1681 par les Français: 300 lors de la prise d'un corsaire par Jean Bart au large des côtes portugaises; 125 sont interceptés dans les mêmes parages par le chevalier de Béthune; 120 sont capturés par le marquis de Langeron et le chevalier de Coëtlogon s'empare d'un autre corsaire salétin au large de La Mamora.

À son apogée dans la première moitié du XVIIe siècle, la course salétine déborde de son champ habituel d'intervention, c'est-à-dire les côtes ibériques, pour aller vers la haute mer atlantique, balayant un rayon de 500 à 600 milles et faisant de l'espace entre les Canaries, les Açores et le cap Finistère un véritable terrain de chasse. Cette course

repose sur l'emploi de vaisseaux de plus en plus puissants. Les corsaires de Salé ont su bénéficier de leur position géographique et de leur savoir-faire en matière navale. Ils deviennent la terreur des mers du Ponant : « Mon Dieu, gardez-nous des Salétins », disait un rituel du diocèse de Coutances en Normandie. En effet, les corsaires ont développé de longues campagnes d'été sur des théâtres plus septentrionaux encore mal protégés. Leurs pérégrinations les mènent jusqu'au large des îles Sorlingues et de celles de Cornouailles pour capturer les bateaux de pêche revenant de Terre-Neuve. Les pêcheurs de la Terre-Neuve ont été particulièrement éprouvés par les Salétins, qui viennent chaque année dans les eaux anglaises et françaises guetter leur départ et leur retour. « Ils firent des ravages si étranges que, du Havre de Grâce seul, ils amenèrent ou coulèrent à fond plus de quarante vaisseaux qui alloient au poisson, et ce dans l'espace de deux ans ; il en fut aussi pris des autres villes maritimes ». Dans l'ouest de l'Angleterre, la population devient tellement nerveuse que le feu de Lizard est éteint, parce qu'il « conduira les pirates ». L'un de leurs succès les plus spectaculaires est le long voyage qui mène, en 1627, les corsaires en Islande. Cette campagne, placée sous le commandement de Morat-Raïs, un renégat hollandais originaire de Harlem, constitue une véritable prouesse maritime pour l'époque. L'opération se solde par le pillage de Reykjavik et par la prise de 400 Islandais, hommes, femmes et enfants. Cette incursion est précédée par plusieurs raids perpétrés lors des années 1615, 1616 et 1629 contre les îles Féroé. En 1631, le renégat hollandais se distingue encore une fois par une incursion en Irlande.

Les razzias, les pillages organisés et les captures en haute mer rapportent un butin considérable. La course est la grande activité d'emploi, la principale source d'embauche et de revenus pour Salé et un très vaste hinterland d'où le port tire généralement ses marins. On peut avancer qu'entre 1666 et 1727, l'activité corsaire est à même de proposer annuellement un emploi à environ 2 000 hommes, ce qui signifie que la capacité d'embarquement offerte par la flotte corsaire peut s'élever à plus de 20 % de la population active. Outre qu'elle stimule également l'activité d'autres branches de l'économie portuaire, la course entraîne pendant plus d'un siècle un flux continu d'arrivées de prises, qui doivent être vendues sur place ou sont réexpédiées à destination des grands ports européens. Les sources de la première moitié du XVIIe siècle signalent que, pour la période de 1618 à 1626, la valeur des prises réalisées par les Salétins ne serait pas inférieure à 15 millions de livres, soit une moyenne annuelle d'environ 1,6 million de livres. Entre 1620 et 1630, ils auraient pillé « plus de mil vaisseaux chrestiens de toutes les nations ». La course scandalise la Chrétienté qui a toutefois tendance à la surévaluer, comme c'est le cas du père Mathias de San Francisco, qui va même jusqu'à affirmer par serment avoir vu le chiffre de 27 millions de ducats inscrits sur les registres de la douane pendant la période décennale de 1629 à 1639, autrement dit la moyenne des revenus aurait été de l'ordre de 2,6 millions de ducats environ par an. Entre 1668 et 1689, près de 70 prises françaises sont conduites dans les différents ports marocains. On recense 31 prises ramenées par le raïs Ben 'Aïcha de 1686 à 1698, à Salé, dont quelques-unes amenées à l'extérieur de ce port, notamment à Alger. Pas moins de 23 prises auraient été effectuées en une année, entre juillet 1668 et août 1669 : 19 anglaises et 4 françaises. En 1682, entre septembre et fin novembre, plus de 30 navires anglais sont capturés. Entre 1732 et 1734, 12 bâtiments anglais sont interceptés et 144 hommes faits prisonniers et conduits au Maroc.

Les prises ont avant tout contribué à faire des villes corsaires de grands marchés cosmopolites, attirant des acheteurs et des hommes d'affaires spécialisés dans ce genre de commerce. L'afflux de denrées ramenées par les corsaires a été tel que le marché local, demeuré relativement étroit, incite les com-

merçants à réexpédier ailleurs, une partie des prises vers des ports aux potentialités commerciales plus larges comme Cadix, Livourne ou les ports français. Le commerce des captifs européens contribue également à développer les transactions sur place ou en relation avec les réseaux marchands étrangers et à assurer d'importants profits, garantissant à la place salétine un rôle moteur dans la vie économique et urbaine.

Léila Maziane

☛ *Alger*, Bart, Ben Aïcha, *Cadix*, *La Mamora*, *Livourne*, Morat-Raïs, Roussay, *Tunis*

Salem

La ville est fondée en 1626 par les Puritains dans le Massachusetts, au Nord-Ouest de Boston. Si elle se fait surtout connaître par la « Chasse aux sorcières » qui fait une vingtaine de victimes (1692), le caractère unique de Salem dans l'histoire maritime américaine est souligné dans le travail classique de Thomas W. Higginson. Salem est d'abord l'un des principaux ports du puissant comté d'Essex. En 1760, la population atteint environ 3 400 habitants. Les événements du XVIIIe siècle influencent profondément son économie et la croissance de sa population. Avant la Révolution, commerce et pêche sont les bases de son développement.

À la suite de la *Boston Tea Party*, une des mesures de rétorsion de Londres est d'y transférer le bureau des douanes de Boston dont le port est fermé (1774). Durant la Révolution, Salem est le premier port régional pour la course, armant 158 corsaires portant 2 000 canons et faisant 445 prises. Ce chiffre correspond à plus de la moitié de celles faites par les forces navales américaines dans ce conflit. Mais 55 corsaires sont capturés ou perdus à la mer. Les premiers des 350 navires armés qui quittent le comté d'Essex sont petits et faiblement armés, sloops de pêche et goélettes. Bientôt sont construits de grands bricks ou brigantins, de 20 canons et 100 hommes d'équipage. Une explication à ce bilan remarquable réside dans l'occupation par les Britanniques, successivement, des principaux ports d'Amérique du Nord (Boston, Charleston, Newport, New York, Philadelphie et Savannah). L'activité corsaire des *insurgents* se replie dès lors sur le port de Salem. Incapable de gérer les prises depuis le port de Philadelphie, le Congrès décrète que toutes les futures prises seront jugées devant les cours d'amirauté érigées dans ladite colonie. Trois districts de prises sont créés, le *Middle District* étant le plus actif ; il comprend Boston et les ports de la côte nord, sous la juridiction de la cour de Salem. Joseph Peabody, de Salem, marin devenu investisseur en course, devient en neuf croisières (1777-1783) le principal magnat local avec 83 navires et 800 employés. Le sloop corsaire de 12 pièces et 8 pierriers, *Polly*, de Salem, monté par un équipage de 100 hommes, et commandé par le capitaine J. Leach, prend l'*Hibernia* le 10 juillet 1779. Le travail de Morris permet de mieux saisir les conséquences de la course sur l'élite salémite. En 1777, la quasi-totalité de l'élite locale (sauf 4 notables sur 39) s'implique dans la course. On peut citer Samuel Orne, Nathaniel Dabney, Daniel Ropes, Jr. et Nathaniel Richardson, ces deux derniers étant issus d'anciens clans locaux. En 1777, 90 % des élites nouvelles de Salem possèdent ou commandent des corsaires. Les premiers de ces navires prennent la mer en 1775. Deux ans plus tard, la flotte corsaire locale compte environ trente unités. À son apogée, durant le conflit, elle comprend 80 navires et emploie environ 3 000 marins. Beaucoup avaient déjà une connaissance de cette activité, car ils sont les fils des élites précédentes, d'autres arment simplement leurs navires marchands. Joshua Dodge est ainsi le fils du capitaine George Dodge. Les deux possèdent des actions dans sept corsaires. Il faut noter que la guerre ouvre également l'opportunité de la course à la classe moyenne salémite. Et ce, d'autant plus qu'il est nécessaire de fractionner le risque pris par les armateurs. Seuls trois des douze capitaines corsaires qui rejoignent en 1777 l'élite ne sont pas liés à